Tweede Kamer der Staten-Generaal 2

Vergaderjaar 2014–2015

29 383 Meerjarenprogramma herijking van de VROM-regelgeving

Nr. 232 VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 16 januari 2015

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over de brief van 11 november 2014 over het Ontwerpbesluit tot wijziging van het Besluit geluidhinder en het Activiteitenbesluit milieubeheer (Kamerstuk 29 383, nr. 227).

De vragen en opmerkingen zijn op 10 december 2014 aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu voorgelegd. Bij brief van 15 januari 2015 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
Tjeerd van Dekken

De adjunct-griffier van de commissie,
Van Dijk

kst-29383-232
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2015

Inhoudsopgave **blz.**

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inleiding

De leden van de SP-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het Ontwerpbesluit tot wijziging van het Besluit geluidhinder en het Activiteitenbesluit milieubeheer, maar hebben desalniettemin een aantal vragen en opmerkingen.

Werkwijze, reikwijdte en consultatie

De leden van de SP-fractie spreken hun verbazing uit over de gekozen werkwijze. De leden van deze fractie lezen dat de gekozen datum van 1 juli 2012[1] voortkomt uit het Invoeringsbesluit geluidsproductieplafonds, maar hadden in het licht van de – naar de mening van deze leden – bekend veronderstelde problematiek toch iets meer van een oplossing verwacht.

Tevens is naar de mening van de leden van de SP-fractie bij dit voorstel vooral uitgegaan van het effect van dit voorstel uit het oogpunt van de problematiek voor de aanwezige bedrijven/inrichtingen. Daarbij lijkt de aanwezigheid van woonschepen van ondergeschikt belang. Ook heden ten dage worden – naar de mening van de leden van deze fractie – woonschepen niet als volwaardig gezien in het licht van de wetgeving. De juridische status van woonschepen is complex. Dit komt vooral, zo vinden deze leden, omdat er op rijksniveau niets geregeld is en elk bestuursorgaan doet wat het goed dunkt. De complexiteit wordt nog eens verergerd omdat er sprake is van inconsistente rechtspraak. De leden van deze fractie vragen of een woonschip een bouwwerk is of niet en of er toetsing van woonschepen volgt aan het Bouwbesluit 2012 of niet.

De leden van de SP-fractie begrijpen dat het geluidwerend maken van een woonschip niet eenvoudig is of zelfs al snel onvoldoende doeltreffend is. Echter, in 2014 constateren en als nieuws brengen dat «niet kan worden teruggevallen op bescherming van de geluidbelasting in de woonschepen, omdat isolatie van de gevels niet mogelijk is»[2] om vervolgens te concluderen dat er uitvoeringsproblemen zijn die het hoofd moet worden geboden, is een understatement volgende de leden van deze fractie. Dit in het licht bezien van de Intrekking van de Wet op de woonwagens en woonschepen die dateert van 1991. Deze leden zijn van

[1] In de nota van toelichting valt te lezen «met het Invoeringsbesluit geluidproductieplafonds zijn ligplaatsen in het water die zijn bestemd om door een woonschip te worden ingenomen (hierna: woonschepen) vanaf 1 juli 2012 aangewezen als geluidsgevoelige objecten.»

[2] Nota van Toelichting, pag. 5.

mening dat er voldoende tijd genomen is om kennis te nemen van de problematiek en te komen met afdoende oplossingen. Juist bij de intrekking van de zojuist genoemde wet werd reeds geconstateerd «voor bewoners van woonschepen is de verscheidenheid in de uitvoering van de schepen veelal één van de aantrekkelijke aspecten van de woonvorm. Juist die verscheidenheid bemoeilijkt het stellen van eisen die vergelijkbaar zijn met de eisen die vanuit het oogpunt van volkshuisvesting aan woningen worden gesteld. Deze omstandigheid en het gegeven dat woonschepen woonruimte bieden aan een relatief kleine groep van eigenaren/bewoners, maken het niet wenselijk om nieuwe regels voor de inrichting en het gebruik van woonschepen te stellen. Andere regels daarvoor worden door de overheid dan ook niet gesteld, ook niet in andere kaders.»[3] Bij de intrekking van de genoemde wet werd eveneens geconstateerd «deze omstandigheid en het gegeven dat woonschepen woonruimte bieden aan een relatief kleine groep van eigenaren/bewoners, maken het niet wenselijk om nieuwe regels voor de inrichting en het gebruik van woonschepen te stellen. Andere regels daarvoor worden door de overheid dan ook niet gesteld, ook niet in andere kaders. Wel kunnen op gemeentelijk niveau regels worden gesteld met betrekking tot ligplaatsen.» Deze constateringen roepen bij de leden van de SP-fractie de vraag op in hoeverre bij het voorliggende Ontwerpbesluit de belanghebbende – in dit geval woonbootbewoners, bijvoorbeeld vertegenwoordigd door de Landelijke Woonboten Organisatie (LWO) – zijn betrokken. Indien zij niet zijn geconsulteerd, vragen de leden van deze fractie met klem dit overleg aan te vangen.

De leden van de SP-fractie lezen over het overleg met IPO[4], VNG[5] en VNO-NCW/MKB-Nederland, dat geconcludeerd is «dat uitvoering van de nieuwe geluidregelgeving tot reeds bestaande woonschepen nabij bedrijven en industrieterreinen op veel problemen stuit.»[6] Vervolgens volgt er een verhandeling over alles wat bij de locatiekeuze in het verleden veelal niet of nauwelijks een rol heeft gespeeld.

Ontwerpbesluit

De leden van de SP-fractie lezen dat de geboden oplossing eruit bestaat «de geluidsregels met betrekking tot woonschepen die op 1 juli 2012 reeds waren opgenomen in het bestemmingsplan, alsmede woonschepen die op die datum waren aangewezen in een gemeentelijke verordening en nadien alsnog zijn opgenomen in het bestemmingsplan, aan te passen. Voor alle overige woonschepen verandert er niets.»[7] De leden van deze fractie vragen wat daarmee wordt bedoeld en wat daarvan de consequenties kunnen zijn. Gelden er voor die overige woonschepen geen geluidsregels? Gaan deze overige woonschepen een juridisch niemandsland in? Deze leden zijn eveneens benieuwd te vernemen waaruit de wensen en bedenkingen hebben bestaan en wat de opvatting van de Raad van State zal zijn over dit Ontwerpbesluit. Ook verwachten deze leden dat dit Ontwerpbesluit met eventuele aanvullingen nogmaals, in een nahangprocedure, wordt voorgelegd aan de Kamer.

---

[3] Reglement op woonwagens en woonschepen (besluit van 28 juli 1919, Stb. 530). Deze is gebaseerd op de Wet Woonwagens en Woonschepen (Stb. 1918, 492) die gold tot 1991.
[4] Interprovinciaal Overleg.
[5] Vereniging van Nederlandse Gemeenten.
[6] Nota van Toelichting, pag. 5.
[7] Nota van Toelichting, pag. 5.

Bestaande gezoneerde industrieterreinen

De leden van de SP-fractie constateren lezen dat het «problematisch is te voldoen aan de hoogst toelaatbare geluidsbelasting van 50db(A) – vastgelegd in artikel 2.1 van het Besluit geluidhinder – of aan de maximale ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van 55db(B) – zoals vastgelegd in artikel 2.2, onder c, van dat besluit.»[8] De leden van deze fractie lezen eveneens dat er wordt gesteld «het treffen van passende maatregelen aan de bron of in deze zone is gelet op de korte afstanden tussen ligplaatsen en industriële bronnen vaak moeilijk uitvoerbaar of niet doelmatig is.»[9] Vervolgens wordt de hele problematiek volgens deze leden doorgeschoven door middel van een overgangstermijn tot het wetsvoorstel voor de Omgevingswet tot wet zal zijn verheven en in werking is getreden. Deze leden vragen waar tegen die tijd het voorstel uit zal bestaan voor de woonschepen onderhevig aan deze problematiek. De woonschepen (en woonwagens) hebben vanwege het geringe aantal betrokkenen geen rol gespeeld toen de wet van 1918 (!)[10] overging in die van 1991. De leden van deze fractie vinden dat ook uit dit voorstel blijkt dat de woonschepen wederom geen echte plaats binnen een wet hebben kunnen bemachtigen. Hoeveel woonschepen hebben te maken met de beschreven problematiek van geluidsbelasting? Is in kaart gebracht in welke gemeenten dit speelt? Zijn er woonschepen gelegen in risicozones?

Volgens de leden van de SP-fractie hebben bewoners van woonschepen (en woonwagens) meer dan bovengemiddeld te maken met diverse wetgeving die niet van toepassing is of problematisch blijkt te zijn. Voorbeelden daarvan is de ligplaatsenproblematiek in het kader van ROVB[11]. Hierbij was en is volgens de leden van deze fractie sprake van een flinke verhoging van liggelden, hetgeen zich ook nog niet heeft opgelost. Deze leden constateren dat ook daarvoor wordt verwezen naar toekomstige aanpassingen van wetgeving.

De leden van de SP-fractie vragen of in het licht van voorliggende Ontwerpbesluit, wellicht ruimte te vinden is om te bezien of aan gemeenten het indringende verzoek gedaan kan worden een gedegen oplossing te gaan bieden voor woonschepen. Bijvoorbeeld door – voor hen die dat willen – een nieuwe ligplaats te vinden binnen de gemeentegrenzen, waarbij wordt voldaan aan de geluidsnormering. De leden van deze fractie ontvangen graag een reactie op dit voorstel.

Inrichtingen

«Omdat de betreffende woonschepen in het algemeen al langere tijd bestaan en deze woonsituaties doorgaans niet hebben geleid tot veel klachten of knelpunten,»stelt de wetgever dat «hogere geluidsbelasting bij deze woonschepen vanuit een oogpunt van milieubescherming verdedigbaar» is.[12] De leden van de SP-fractie vragen op welk onderzoek en/of aannames dit is gebaseerd en of de opmerkingen over verdedigbaarheid van het voorstel expliciet kunnen worden voorgelegd aan de Raad van State.

---

[8] Nota van Toelichting, pag. 6.
[9] Nota van Toelichting, pag. 6.
[10] Reglement op woonwagens en woonschepen (besluit van 28 juli 1919, Stb. 530). Deze is gebaseerd op de Wet Woonwagens en Woonschepen (Stb. 1918, 492) die gold tot 1991.
[11] Regionaal Openbaar Vervoer Beraad.
[12] Nota van Toelichting, pag. 7.

Overig

De leden van de SP-fractie zijn benieuwd te vernemen waar de geluidsnormering, zoals die thans geldt voor woonschepen in de nabijheid van rijkswegen, uit bestaat. Is de geluidsbelasting van een rijksweg te vergelijken met die van een gezoneerd industrieterrein? Is hierbij gekeken naar gezondheidsaspecten? De Nota van Toelichting spreekt van minder maatwerkprocedures die nodig zouden zijn, indien gekozen wordt voor deze oplossing. De leden van deze fractie ontvangen graag meer gedetailleerde informatie over het aantal gevallen waarvan op dit moment onder de huidige omstandigheden sprake zou zijn van een maatwerkoplossing.

De leden van de SP-fractie vragen op welke wijze en op welk moment identieke geluidsbelastingaspecten zijn opgelost voor woonwagens. De leden van deze fractie hebben begrip voor het feit dat door de regering wordt gewerkt aan vereenvoudiging van wetgeving, maar vragen of in het licht van de unieke woonvorm die een woonschip of een woonwagen nu eenmaal is, niet gekeken moet worden of zij een «eigen plek» met «eigen mogelijkheden» binnen de toekomstige Omgevingswet verdienen.

Artikelsgewijs

Artikel I, betreffende Artikel 1.2 van het Besluit geluidhinder

Volgens de leden van de SP-fractie geeft de Nota van Toelichting geen nadere uitleg over dit artikel. De leden van deze fractie ontvangen hieromtrent graag meer informatie.

De leden van de SP-fractie hebben begrip voor de behoefte aan kinderdagverblijven nabij een bestaande zone van een industrieterrein, maar vinden het in meerdere opzichten geluidsgevoelige gebouwen. Daarnaast vragen de leden van deze fractie of de gezondheid van (juist jonge) kinderen niet beter geborgd is op een andere locatie of met een kortere ontheffing dan de nu voorgestelde drie jaar.

II Reactie van de Staatssecretaris

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft mij, bij brief van 10 december 2014, de inbreng doen toekomen voor een schriftelijk overleg over het Ontwerpbesluit tot wijziging van het Besluit geluidhinder en het Activiteitenbesluit milieubeheer (Kamerstuk 29 383, nr. 227) met een aantal opmerkingen en vragen.

Dit ontwerpbesluit betreft het wijzigen van geluidregels voor bedrijven nabij bestaande ligplaatsen voor woonschepen. Hierover zijn vragen en opmerkingen ingebracht door de leden van de SP-fractie. Hierbij doe ik u mijn antwoorden op de gestelde vragen toekomen.

Werkwijze, reikwijdte en consultatie

Vraag
De leden van de SP-fractie spreken hun verbazing uit over de gekozen werkwijze. De leden van deze fractie lezen dat de gekozen datum van 1 juli 2012 voortkomt uit het Invoeringsbesluit geluidsproductieplafonds, maar hadden in het licht van de – naar de mening van deze leden – bekend veronderstelde problematiek toch iets meer van een oplossing verwacht.

Antwoord
Als onderdeel van de eerste fase van de herziening van de geluidregelgeving die per 1 juli 2012 is ingevoerd (introductie geluidproductieplafonds; Swung-1), zijn enkele objecten als geluidgevoelig bestempeld, waaronder ligplaatsen voor woonschepen. In het overleg met betrokken partijen over de uitvoering hiervan (die per 1 juli 2015 is voorzien) kwamen er evenwel uitvoeringsproblemen aan het licht. Daarbij is afgesproken deze te zullen oplossen in het kader van Swung-2 (herziening geluidregels voor decentrale infrastructuur en industrielawaai). De realisering van Swung-2 neemt evenwel meer tijd dan destijds voorzien. Daarom is het nu noodzakelijk tussentijds een voorziening te treffen, zodat uitvoeringsproblemen per 1 juli 2015 worden voorkomen. Daartoe strekt dit ontwerpbesluit.

Vraag
De leden van de SP-fractie zijn van mening dat in het ontwerpbesluit wordt uitgegaan van de problematiek van de bedrijven en dat daarbij de aanwezigheid van woonschepen van ondergeschikt belang lijkt. De leden van deze fractie vragen tevens of een woonschip een bouwwerk is of niet en of er toetsing van woonschepen volgt aan het Bouwbesluit 2012 of niet.

Antwoord
Het is niet juist dat bij deze voorgenomen wijziging het belang van de woonschepen als ondergeschikt is beschouwd. Ik wijs erop dat het belang van de woonschepen en een goede bescherming ervan er juist toe geleid hebben dat in het kader van het Besluit geluidhinder, dat per 1 juli 2012 in werking is getreden, ligplaatsen voor woonschepen als geluidgevoelig zijn aangemerkt. Het onderhavige ontwerpbesluit heeft uitsluitend het oogmerk de uitvoerbaarheid van de regelgeving te verbeteren, zonder aan het belang van woonschepen afbreuk te doen. Feit is dat bestaande ligplaatsen zijn ontstaan in een situatie waarin deze nog niet als geluidgevoelig bestempeld waren, waarbij komt dat deze ligplaatsen ook nogal eens op geluidbelaste locaties zijn gesitueerd. Hierbij is destijds geen rekening gehouden met de mogelijkheden voor het treffen van geluidwerende of geluidbeperkende maatregelen. Nu de geluidregelgeving per 1 juli 2015 wel onverkort van toepassing wordt op ligplaatsen voor woonschepen, blijkt de uitvoerbaarheid daarvan op problemen te stuiten. Het nu oplossen van de geschetste uitvoeringsproblemen is ook in het belang van de woonschepen. Dit voorkomt dat woonschepen met ingrijpende maatregelen te maken zouden kunnen krijgen, als bron- of overdrachtsmaatregelen niet realistisch zouden zijn.
Tegelijkertijd leidt het geluidgevoelig worden van ligplaatsen ertoe dat woonschepen een betere bescherming krijgen. Dit geldt eveneens voor bestaande ligplaatsen, ook al zijn de geluidregels daarvoor op basis van dit ontwerpbesluit ruimer dan voor nieuwe ligplaatsen.
Deze geluidregels hebben betrekking op de ligplaatsen en niet de woonschepen. De vraag of een woonschip een bouwwerk is, is in het kader van dit ontwerpbesluit dan ook niet aan de orde, evenmin als toetsing van ligplaatsen aan het Bouwbesluit 2012.
Voor de vraag of een woonschip een bouwwerk is en of er toetsing van woonschepen aan het Bouwbesluit 2012 volgt, wordt verwezen naar het antwoord van de Minister voor Wonen en Rijksdienst van 25 juni 2014 op vragen van het lid Albert de Vries over woonboten (Aanhangsel Handelingen II 2013/14, nr. 2318), en naar de brief van de Minister voor Wonen en Rijksdienst aan uw Kamer van 11 december 2014 over zijn antwoordbrief aan Unger Hielkema advocaten inzake het aanmerken van woonarken als bouwwerken.

Vraag
De leden van de SP-fractie begrijpen dat het geluidwerend maken van een woonschip niet eenvoudig is of zelfs al snel onvoldoende doeltreffend is. Echter, in 2014 constateren en als nieuws brengen dat «niet kan worden teruggevallen op bescherming van de geluidbelasting in de woonschepen, omdat isolatie van de gevels niet mogelijk is» om vervolgens te concluderen dat er uitvoeringsproblemen zijn die het hoofd moet worden geboden, is een understatement volgens de leden van deze fractie. Dit in het licht bezien van de Intrekking van de Wet op de woonwagens en woonschepen die dateert van 1991. Deze leden zijn van mening dat er voldoende tijd genomen is om kennis te nemen van de problematiek en te komen met afdoende oplossingen.

Antwoord
Zoals hiervoor is toegelicht, zijn er reeds eerder uitvoeringsproblemen met betrekking tot het geluidgevoelig worden van ligplaatsen voor woonschepen aan het licht gekomen. Hierbij is ook toegelicht dat er hiervoor nu een oplossing nodig is, die dit ontwerpbesluit biedt, om te voorkomen dat deze zich ook daadwerkelijk zullen gaan voordoen als de ligplaatsen per juli 2015 geluidgevoelig worden. In de Nota van Toelichting is de achtergrond van de bedoelde uitvoeringsproblemen toegelicht. Hierbij is onder meer genoemd dat het treffen van doeltreffende gevelisolatiemaatregelen aan woonschepen niet mogelijk is. Dit is uiteraard geen nieuw gegeven.

Vraag
De leden van de SP-fractie wijzen erop dat bij het intrekken van de Wet op de woonwagens en woonschepen die dateert van 1991 werd opgemerkt dat het niet wenselijk is om nieuwe regels met betrekking tot de inrichting en het gebruik van woonschepen te stellen. Wel kunnen op gemeentelijk niveau regels worden gesteld met betrekking tot ligplaatsen, zo merken de leden van deze fractie op.
Deze constateringen roepen bij de leden van de SP-fractie de vraag op in hoeverre bij het voorliggende ontwerpbesluit de belanghebbenden – in dit geval woonbootbewoners, bijvoorbeeld vertegenwoordigd door de Landelijke Woonboten Organisatie (LWO) – zijn betrokken. Indien zij niet zijn geconsulteerd, vragen de leden van deze fractie met klem dit overleg aan te vangen.

Antwoord
Met de wetswijziging van 1 juli 2012 zijn woonschepen als geluidgevoelig bestempeld (van kracht per 1 juli 2015), waarbij geluidhinder afkomstig van bronnen, zoals de in het ontwerpbesluit bedoelde inrichtingen, ten opzichte van omliggende ligplaatsen voor woonschepen wordt tegengegaan. Met dit ontwerpbesluit wordt beoogd de geluidregels voor bestaande ligplaatsen voor woonschepen te verruimen, waardoor minder vaak maatregelen behoeven te worden getroffen. Dit werkt ook door met betrekking tot de betreffende woonschepen. Waar eventueel toch geluidmaatregelen aan de orde zijn, is dat maatwerk onder verantwoordelijkheid van het bevoegde gezag, meestal de gemeenten.
Daarom acht ik het niet noodzakelijk om specifiek over dit ontwerpbesluit vanuit het Rijk overleg met het LWO te hebben. Overigens is er van het LWO geen zienswijze ontvangen over dit ontwerpbesluit.

Ontwerpbesluit

Vraag
De leden van de SP-fractie lezen dat de geboden oplossing eruit bestaat «de geluidsregels met betrekking tot woonschepen die op 1 juli 2012 reeds waren opgenomen in het bestemmingsplan, alsmede woonschepen

die op die datum waren aangewezen in een gemeentelijke verordening en nadien alsnog zijn opgenomen in het bestemmingsplan, aan te passen. Voor alle overige woonschepen verandert er niets.» De leden van deze fractie vragen wat daarmee wordt bedoeld en wat daarvan de consequenties kunnen zijn. Gelden er voor die overige woonschepen geen geluidsregels? Gaan deze overige woonschepen een juridisch niemandsland in? Deze leden zijn eveneens benieuwd te vernemen waaruit de wensen en bedenkingen hebben bestaan en wat de opvatting van de Raad van State zal zijn over dit Ontwerpbesluit. Ook verwachten deze leden dat dit ontwerpbesluit met eventuele aanvullingen nogmaals, in een nahangprocedure, wordt voorgelegd aan de Kamer.

Antwoord
Met de opmerking dat er voor alle overige woonschepen niets verandert, wordt bedoeld dat voor alle overige ligplaatsen, zoals de ligplaatsen die na 1 juli 2012 zijn ontstaan, de hoofdregel geldt, te weten dat ligplaatsen voor woonschepen per 1 juli 2015 geluidgevoelig zullen zijn en dat dus de geluidregelgeving op deze ligplaatsen per die datum van toepassing zal zijn.

Het ontwerpbesluit is een besluit op grond van onder andere artikel 8.40 van de Wet milieubeheer. Ingevolge artikel 21.6, vierde lid, van de Wet milieubeheer is het ontwerpbesluit aan beide Kamers der Staten-Generaal overgelegd. Tevens is het ontwerpbesluit in de Staatscourant geplaatst (Staatscourant 18 november 2014, nr. 33110) en is aan een ieder de gelegenheid geboden om binnen vier weken opmerkingen over het ontwerp naar voren te brengen. Er zijn geen reacties ontvangen.

Het ontwerpbesluit zal hierna worden voorgelegd aan de Afdeling advisering van de Raad van State. Nadat het ontwerpbesluit is vastgesteld, zal het besluit ingevolge artikel 21.6, vijfde lid, van de Wet milieubeheer worden toegezonden aan beide Kamers der Staten-Generaal.

Bestaande gezoneerde industrieterreinen

Vraag
De leden van deze fractie lezen eveneens dat er wordt gesteld «het treffen van passende maatregelen aan de bron of in deze zone is gelet op de korte afstanden tussen ligplaatsen en industriële bronnen vaak moeilijk uitvoerbaar of niet doelmatig is.» Vervolgens wordt de hele problematiek volgens deze leden doorgeschoven door middel van een overgangstermijn tot het wetsvoorstel voor de Omgevingswet tot wet zal zijn verheven en in werking is getreden. Deze leden vragen waar tegen die tijd het voorstel uit zal bestaan voor de woonschepen onderhevig aan deze problematiek.

Antwoord
Zoals in de Nota van Toelichting uiteen wordt gezet, vergt een adequate oplossing hiervoor een aanpassing op wetsniveau. Nu de geluidregelgeving onderdeel zal vormen van de Omgevingswet, ligt het in de rede deze wetsaanpassing in het kader van de Omgevingswet te realiseren[13]. Ook wordt in de Nota van Toelichting aangegeven dat het streven is een oplossing te zoeken die aansluit bij de systematiek van geluidnormering zoals die thans geldt voor ligplaatsen voor woonschepen nabij rijkswegen. Voor ligplaatsen gaan dan dezelfde grenswaarden gelden als voor woningen. Deze bieden meer afwegingsruimte, waardoor de geschetste uitvoeringsproblemen zich naar verwachting veel minder zullen voordoen.

[13] Kabinetsbrief Planning regelgeving stelselherziening omgevingsrecht van 3 oktober 2014, vergaderjaar 2013–2014, kamerstuk 33 118, nr. 17.

Vraag
De leden van deze fractie vinden dat ook uit dit voorstel blijkt dat de woonschepen wederom geen echte plaats binnen een wet hebben kunnen bemachtigen. Hoeveel woonschepen hebben te maken met de beschreven problematiek van geluidsbelasting? Is in kaart gebracht in welke gemeenten dit speelt? Zijn er woonschepen gelegen in risicozones?

Antwoord
Zoals hiervoor is betoogd, is het oogmerk ligplaatsen voor woonschepen juist wel een volwaardige plaats te geven in de geluidregelgeving, enerzijds door deze net als andere woonvormen geluidgevoelig te maken en anderzijds door rekening te houden met bestaande situaties zoals dit ontwerpbesluit beoogt.
In het kader van het overleg met VNG/IPO over de uitvoeringsproblematiek met betrekking tot het geluidvoelig worden van ligplaatsen voor woonschepen is een globale inschatting gemaakt van de omvang van de uitvoeringsproblematiek, respectievelijk van het aantal bestaande ligplaatsen dat een hogere geluidbelasting zou gaan ondervinden dan voor nieuwe ligplaatsen aanvaardbaar is. Daarbij kwam ook de vraag aan de orde in hoeverre hierbij het uitvoeren van doelmatige maatregelen problematisch zou zijn en tot uitvoeringsproblemen zou leiden. Dit betrof een globale schatting en analyse, omdat een precieze kwantitieve inventarisatie een diepgaand onderzoek naar elke afzonderlijke locatie zou vergen. Op grond van deze analyse is gezamenlijk met VNG/IPO de conclusie getrokken dat bij een substantieel aantal gevallen er grote uitvoeringsproblemen zouden optreden, waarbij in een substantieel aantal gevallen amovering van de ligplaats/ het woonschip zelfs wellicht de enige oplossing zou blijken te zijn (geschikte alternatieve locaties zijn doorgaans niet voorhanden). Hierbij is ook overwogen dat, zelfs als dit laatste zich uiteindelijk maar bij een betrekkelijk gering aantal woonschepen zou voordoen, de uitvoeringsproblemen en kosten daarvan zo omvangrijk zouden zijn dat dit door alle partijen als ongewenst wordt beschouwd.
Naar aanleiding van de vraag of er woonschepen in risicozones zijn gelegen wordt opgemerkt dat er geen woonschepen zijn gesitueerd binnen de contour waarbij het risico vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen groter is dan het basisbeschermingsniveau 10^{-6} per jaar.

Vraag
De leden van de SP-fractie vragen of in het licht van voorliggend ontwerpbesluit, wellicht ruimte te vinden is om te bezien of aan gemeenten het indringende verzoek gedaan kan worden een gedegen oplossing te gaan bieden voor woonschepen. Bijvoorbeeld door – voor hen die dat willen – een nieuwe ligplaats te vinden binnen de gemeentegrenzen, waarbij wordt voldaan aan de geluidsnormering. De leden van deze fractie ontvangen graag een reactie op dit voorstel.

Antwoord
Er is reeds uitvoerig overleg geweest met de VNG hierover. Daarbij is gebleken dat de mogelijkheden voor geschikte alternatieve locaties bij gemeenten over het algemeen minimaal zijn, zodat een dergelijke oplossing doorgaans niet voorhanden is. De VNG heeft wel toegezegd haar leden te zullen oproepen voor bestaande problematische ligplaatsen zich krachtig in te spannen oplossingen te vinden, waar ook het zoeken naar alternatieve locaties binnen een gemeente voor vrijwillige verplaatsingen onderdeel van uitmaakt.

Inrichtingen

Vraag
«Omdat de betreffende woonschepen in het algemeen al langere tijd bestaan en deze woonsituaties doorgaans niet hebben geleid tot veel klachten of knelpunten, »stelt de wetgever dat «hogere geluidsbelasting bij deze woonschepen vanuit een oogpunt van milieubescherming verdedigbaar» is. De leden van de SP-fractie vragen op welk onderzoek en/of aannames dit is gebaseerd en of de opmerkingen over verdedigbaarheid van het voorstel expliciet kunnen worden voorgelegd aan de Raad van State.

Antwoord
In het overleg met VNG/IPO is expliciet de vraag aan de orde geweest in hoeverre er klachten of knelpunten bekend zijn vanwege hogere geluidbelasting van bedrijven op omliggende woonschepen. Daaruit kwam naar voren dat die niet of nauwelijks gebleken zijn (vaak gaat het om woonsituaties die al lang bestaan). Mede gelet hierop en op het specifieke karakter van deze woonvorm wordt een hogere geluidbelasting voor bestaande ligplaatsen dan voor nieuwe ligplaatsen verdedigbaar geacht.
Zoals hiervoor reeds is opgemerkt, zal het ontwerpbesluit hierna worden voorgelegd aan de Afdeling advisering van de Raad van State.

Overig

Vraag
De leden van de SP-fractie zijn benieuwd te vernemen waar de geluidsnormering, zoals die thans geldt voor woonschepen in de nabijheid van rijkswegen, uit bestaat. Is de geluidsbelasting van een rijksweg te vergelijken met die van een gezoneerd industrieterrein? Is hierbij gekeken naar gezondheidsaspecten?

Antwoord
In algemene zin geldt dat de normstelling voor geluid gebaseerd is op dosis-effectrelaties tussen geluidbelasting (in dB's) per bronsoort en de ervaren geluidhinder, waarbij ook de gezondheidseffecten betrokken zijn. De dosis-effectrelaties verschillen per bronsoort, zodat ook de normstelling per bronsoort verschilt.

De normen voor ligplaatsen langs rijkswegen zijn bepaald bij de herziening van de geluidregelgeving fase 1 (Swung-1). De normen zijn opgenomen in hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer en hebben betrekking op geluidgevoelige objecten, waaronder ligplaatsen voor woonschepen.
Voor ligplaatsen zijn dezelfde grenswaarden gaan gelden als voor woningen. Gelet op verschillen in dosis-effectrelaties voor industrielawaai en voor wegverkeerslawaai zijn deze grenswaarden getalsmatig wel verschillend voor deze bronsoorten.

Vraag
De Nota van Toelichting spreekt van minder maatwerkprocedures die nodig zouden zijn, indien gekozen wordt voor deze oplossing. De leden van deze fractie ontvangen graag meer gedetailleerde informatie over het aantal gevallen waarvan op dit moment onder de huidige omstandigheden sprake zou zijn van een maatwerkoplossing.

Antwoord
Zoals hiervoor uiteen is gezet, zijn de conclusies omtrent de omvang van de uitvoeringsproblematiek gebaseerd op globale schattingen en analyses in het kader van het overleg met VNG/IPO hierover. Hierbij is ook een

globale schatting en analyse gemaakt van het aantal gevallen waarin bedrijven niet kunnen voldoen aan de standaard geluidvoorschriften. Betrokken partijen zijn daarbij gezamenlijk tot de conclusie gekomen dat er een substantieel aantal gevallen zou overblijven waarvoor maatwerkvoorschriften noodzakelijk zijn, zonder dat daar nu zeer gedetailleerde gegevens over beschikbaar zijn.

Vraag
De leden van de SP-fractie vragen op welke wijze en op welk moment identieke geluidsbelastingaspecten zijn opgelost voor woonwagens. De leden van deze fractie hebben begrip voor het feit dat door de regering wordt gewerkt aan vereenvoudiging van wetgeving, maar vragen of in het licht van de unieke woonvorm die een woonschip of een woonwagen nu eenmaal is, niet gekeken moet worden of zij een «eigen plek» met «eigen mogelijkheden» binnen de toekomstige Omgevingswet verdienen.

Antwoord
Standplaatsen (voor woonwagens) zijn altijd geluidgevoelig geweest en zijn daarom bij het bestemmen (projectie) ervan getoetst aan de geluidnormen. Uitvoeringsproblemen zoals die zich voordoen bij de invoering van de geluidgevoeligheid voor bestaande ligplaatsen voor woonschepen zijn bij standplaatsen dan ook niet aan de orde.
Met dit ontwerpbesluit wordt juist met bestaande ligplaatsen zoveel mogelijk rekening gehouden en worden deze zo min mogelijk in hun bestaan belemmerd. Bij de afweging van het bestemmen (projectie) van nieuwe ligplaatsen acht ik het gerechtvaardigd dat hiervoor de beschermingsregels tegen geluidhinder voor nieuwe geluidgevoelige objecten gaan gelden. Juist omdat het hier om nog niet gerealiseerde ligplaatsen geldt, zijn er voldoende mogelijkheden om met deze beschermingsregels rekening te houden.
Ik deel de opvatting van de leden van de SP-fractie dat woonschepen en woonwagens in zekere opzichten unieke woonvormen zijn. Bij het opstellen van de uitvoeringsregelgeving van de Omgevingswet in AMvB's zal waar nodig en mogelijk met dat unieke karakter rekening worden gehouden.

Artikelsgewijs

Artikel I, betreffende Artikel 1.2 van het Besluit geluidhinder

Vraag
Volgens de leden van de SP-fractie geeft de Nota van Toelichting geen nadere uitleg over dit artikel. De leden van deze fractie ontvangen hieromtrent graag meer informatie.

De leden van de SP-fractie hebben begrip voor de behoefte aan kinderdagverblijven nabij een bestaande zone van een industrieterrein, maar vinden het in meerdere opzichten geluidsgevoelige gebouwen. Daarnaast vragen de leden van deze fractie of de gezondheid van (juist jonge) kinderen niet beter geborgd is op een andere locatie of met een kortere ontheffing dan de nu voorgestelde drie jaar.

Antwoord
Anders dan de leden van de SP-fractie menen, is dit artikel wel toegelicht, namelijk in het artikelsgewijze deel van de toelichting.
Het oogmerk van de wijziging van artikel 1.2, zevende lid, van het Besluit geluidhinder is geen andere dan dit artikellid in overeenstemming te brengen met de wijziging die in dit artikel wordt doorgevoerd, te weten de toevoeging van een achtste lid. Kinderdagverblijven waren en blijven geluidgevoelig, het ontwerpbesluit brengt hierin geen verandering aan.